



경차 이용 활성화를 위한 정책 방안

송상석(녹색교통운동 시민사업팀장)

에너지, 환경, 자동차정책 측면에서의 개선점과 정책을 마련하여야 한다는 사회적 욕구가 높아지는 현실을 감안하여 경차이용 활성화를 위한 몇가지 정책방안을 살펴보고자 한다.

1. 경차 이용 활성화의 필요성

2007년 초 IPCC 제4차 보고서에 한반도를 비롯한 동북아시아의 경우 기후변화로 인한 피해가 극심할 것이라는 결과가 발표되면서 기후변화에 대한 사회적 관심과 위기가 고조되었다.

국제 에너지기구(IAE)의 '세계주요에너지 통계' 자료에 따르면 2002년 한 해 동안 선진국들(교토의정서에서 탈퇴한 미국을 포함하여)은 온실가스 배출량이 줄어든 것으로 조사되었으나 상대적으로 국토와 인구규모가 작은 한국의 이산화탄소 배출량은 세계 10위를 지키고 있다.

국가별 에너지 소비지표 비교

구분	1인당 GDP(2000USD/인)		Net Import (MTOE)		1차 에너지(MTOE)	
1	룩셈부르크	51,217	미국	734.87	미국	2340.29
2	노르웨이	39,998	일본	438.98	중국	1735.23
3	일본	39,090	독일	214.47	러시아	646.68
4	미국	37,063	일본	176.26	인도	537.31
5	스위스	34,609	이탈리아	159.33	일본	530.46
6	덴마크	31,565	프랑스	143.3	독일	344.75
7	스웨덴	30,104	스페인	124.68	프랑스	275.97
8	아일랜드	29,906	중국	124	캐나다	271.95
9	영국	27,014	인도	121.6	영국	233.93
10	핀란드	26,255	대만	95.06	한국	213.77
11	캐나다	25,485	터키	61.89	이탈리아	185.19
15	독일	23,791	영국	32.26	호주	121.96
17	프랑스	22,809	그리스	23.13	터키	85.21
21	스페인	15,688	아일랜드	13.8	핀란드	34.96
22	대만	15,532	룩셈부르크	4.68	오스트리아	34.36
23	한국	13,211	덴마크	-10.52	노르웨이	32.12

※ 자료출처 : IEA, Key World Energy Statistics, 2007

1인당 이산화탄소 배출량에서도 한국은 일본, 영국, 프랑스, 이탈리아보다도 많이 배출하고 있다. 따라서 2013년 이후 온실가스 의무감축국 대상이 될 것이 확실시 되고 있는 우리나라의 상황으로 볼 때 온실가스 배출량의 20%이상을 차지하고 있는 수송부문의 구체적인 온실가스 저감대책을 시급히 마련하여 추진할 필요가 있다.

또한, 수송부문의 에너지 절약, 온실가스 저감 등을 위해서는 중, 대형차에 비해 연비가 우수하고 온실가스 배출량이 작은 경, 소형차의 이용을 촉진하는 것이 중요한 문제임에도 국내의 중, 대형 승용차 판매 비율은 전체 승용차의 77.0%(2008년 12월 기준)로 세계적으로 매우 높아 경, 소형차를 압도하고 있는 실정이다.

규모별 승용차 등록대수 변화 추이

(단위:백만대)

구분	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	증가율
대형	1.430	1.750	1.988	2.240	2.502	2.737	2.914	12.70%
중형	4.349	4.748	5.064	5.493	5.907	6.354	6.703	7.50%
소형	3.222	3.040	2.816	2.630	2.441	2.241	1.930	-8.10%
경형	0.736	0.7410	0.753	0.760	0.757	0.768	0.937	4.40%
계	9.737	10.279	10.621	11.122	11.607	12.100	12.484	4.20%

※ 자료출처 : 국토해양부

최근 정부에서는 자동차 산업에 대한 지원을 통한 경기활성화 등을 이유로 10년 이상된 노후 차를 신차로 교체할 경우 세금을 감면해주는 제도를 올해 12월 31일까지 시행한다는 정책을 발표하고 5월 1일부터 시행에 들어갔다.

그러나, 차량가격을 기준으로 250만원 한도 내에서 세금을 감면해면서 기존 경차에 대한 지원에 의한 중복 지원 등의 이유로 경차가 이번 세제지원에서 제외되어 상대적으로 차량가격이 비싼 중, 대형차의 판매는 증가한 반면 연비가 상대적으로 우수하고 이산화탄소 배출량이 적은 경차 판매는 줄어드는 역효과를 낳고 말았다.

또한, 지난 2007년 여러 사회적 논의를 통하여 일반승용차에는 연료로서 사용이 금지되어있던 LPG사용을 경차에 대해서는 예외적으로 인정해주는 제도 시행이 결정된 이후 올해부터 본격적인 판매에 들어간 LPG경차의 가격이 기술개발 비용 등의 이유로 동일 모델 휘발유 경차에 비해 100만원 이상 높게 책정되어 판매되고 있어 2007년 당시 상대적으로 사회적 약자인 서민들이 주로 이용하는 경차에 대해 LPG사용을 허가함으로써 경차 이용 활성화를 도모하고자 했던 정책의 취지와 효과가 반감되는 결과를 낳고 있는 실정이다.

최근 정부에서도 자동차에 대한 온실가스 및 연비 규제, 이산화탄소 배출량을 기준으로 하는 자동차 세계 개편을 발표한 바 있고, 자동차 온실가스 감축과 경차 이용 활성화에 대한 전문적인 논의와 토론을 통하여 향후 에너지, 환경, 자동차 정책 측면에서의 개선점과 정책을 마련하여야 한다는 사회적 요구가 높아지고 있는 현실을 감안하여 경차 이용 활성화를 위한 몇가지 정책 방안을 살펴보고자 한다.

2. 경차 이용 활성화를 위한 정책제언

1) 이산화탄소 배출량 기준에 따른 자동차세제의 도입

유럽의 경우에서처럼 이산화탄소 배출량에 근거한 자동차세제 도입을 통하여 중·대형차 증가를 억제하고 경차 또는 친환경 자동차 보급이 증대되도록 유도할 필요가 있다.

유럽의 경우 경차에 대해 특별한 세제 혜택을 주고 있지 않지만 자동차 소비문화, 도로 및 도시여건 등으로 기존의 경차 이용률이 높은 편 이었다. 최근에는 이산화탄소 배출량 규제로 인하여 경차와 친환경차 소비가 더욱 늘어나고 있다.

이산화탄소 배출량을 기준으로 하는 자동차세제 개편 방안은 중, 대형차를 억제하기에는 정책적 실효성이 약화되어 있는 기존의 배기량별 세제를 개선하고 수송부분의 기후변화 대응 차원에서 세계적인 보편성과 선도성을 확보할 수 있다.

유럽 주요국가의 이산화탄소 배출량 기준의 자동차세제

국가	인센티브	페널티
벨기에	○105g/km미만:자동차 구매가의 15% 할인 ○105-115g/km:자동차 구매가의 3%할인	-
프랑스	○보조금 60 g/km 이하:최대 5000 € 61-100 g/km:1000 € 101-120 g/km:700 € 121-130 g/km:200 € ○신규 차 구매와 동시 15년 이상의 구형차 폐차 시 300€의 추가 보너스 제공.	○페널티 161-165 g/km:200 € 166-200 g/km:750 € 201-250 g/km:1,600 € 250 g/km 초과:2,600 € ○2년마다 배출량 기준이 5g씩 낮아짐
이태리	○140g/km 이하 신규차 구매 시 : 800 €의 장려금과 2년간 통행세 면제	-
네덜란드	○동일 크기 (길이×폭) 자동차 모델들의 평균 CO ₂ 배출량보다 20% 미만 배출하는 자동차에 최고 1,400€ 보너스	○동일 크기 (길이×폭) 자동차 모델들의 평균 CO ₂ 배출량보다 30% 초과 배출하는 자동차에 1,600€의 페널티 ○2008년 2월1일부터 232g/km초과 가솔린 자동차, 192g/km초과 디젤 자동차에 각각 한계치 추가g당 110 €의 금액이 등록세에 추가 부과
스웨덴	○친환경차 구매 시 10,000SEK 보상금 부여 (CO ₂ 120km 이하)	-

※자료출처 : 국내자동차 온실가스 배출현황 및 자동차 CO₂ 기준 설정 방향, 명차리 교수, 고려대학교(녹색교통운동 창립 15주년 기념세미나)

또한, FTA 및 개방형체제에 있어서 국내 시장을 보호하고 중, 대형차 확대라는 역기능을 방지할 수 있는 장점이 있다.

2) 경차, 소형차에 대한 장려 정책 병행 시행

외국과 비교할 때 우리나라가 특히 취약한 부분은 1,000cc ~ 1,500cc 사이의 소형차가 극히 적다는 점이다. 사회적, 국민적 이미지에서는 경차와 소형차가 같은 차원의 인상으로 받아들여지는 부분이 있다.

주요국가의 규모별 승용차 등록대수 비교

구분	경형	소형	중형	대형
한국	7.5%	15.5%	53.7%	23.3%
일본	26.6%	25.0%	26.3%	21.9%
프랑스	39.0%	35.0%	11.0%	15.0%
이탈리아	55.0%	26.0%	7.0%	13.0%
영국	28.4%	25.8%	13.8%	18.0%

- 주) 1. 한국(2008년)의 경형 기준은 1000cc 미만
2. 일본(2007년)의 경형 기준은 660cc 미만
3. 프랑스(2005), 이탈리아(2005), 영국(2007)의 경형은 CCFA의 분류기준의 low(경형 및 초소형)에 해당하는 신규등록 차량을 기준으로 함. 대형의 비율은 4WD 등을 포함한 비율임.



에너지 및 온실가스 감축과 대기오염 저감 기타 사회적 자원 낭비의 최소화를 위한 경차 보급의 취지는 중·대형차 이용을 줄이고 작은차 이용을 늘리자는 것이므로 경차 보급 정책은 소형차 장려 정책과 병행하여 시행할 필요가 있다.

경차에 대한 인센티브를 강화하여 소형차 구입·이용자들을 경차로 유인하는 전략에만 매몰될 것이 아니라 중·대형차가 소형차로 전환되도록 하는 전략을 개발, 시행하는 것을 기본으로 하는 병행전략이 필요하다.

즉, 경차와 소형차가 함께 장려되고 보급이 확대될 수 있도록 소형차에 대해서는 경차에 비해서는 차등을 두어야 하겠지만 일부 지원정책이 개발 시행될 필요가 있다.

3) 기후변화협약을 대비하여 제작사에 대해 이산화탄소, 연비, 배출가스 에 대한 Fleet Average 제도 등으로 온실가스 감축의무를 부과하여 제작사의 경·소형차 생산 확대 유도

유럽의 경우 국가간의 자발적 협약을 통하여 2012년까지 자동차에서 배출되는 이산화탄소 배출량 평균을 130g/km이하로 낮추도록 하고 있으며 2020년에는 105g/km 이하로 낮추기 위한 제도를 확정하였다.

또한, 이산화탄소 배출허용기준을 만족하지 못할 경우 자동차 제작사에 '12년부터 이산화탄소 초과 g당 5유로(누진제* 적용), '19년부터 95유로 벌금 부과하는 제도를 병행하여 시행하게 된다. 2007년 현재 국내 메이커 전체의 이산화탄소 배출량 평균은 201g/km 수준이며, 유럽 판매 차량의 경우 KAMA 회원사 평균 161g/km를 보이고 있어 EU 이산화탄소 배출허용기준을 우리나라 제작사에도 예외나 유예 없이 그대로 적용할 경우 수출에도 적지않은 영향을 줄 것이다.

이에따라 국내 자동차 제작사들은 대응책을 마련하여 현재 추진 중에 있는 실정이다. 따라서, 유럽에 수출되는 자동차뿐만 아니라 국내에서 판매되는 자동차에 대해서도 이산화탄소 배출량 평균에 대한 기준을 제시하고 이를 준수하도록 유도하는 제도시행이 필요하다.

이는 온실가스 배출량이 꾸준한 증가세를 보이고 있는 수송부분의 기후변화 대응을 위한 적극적인 대책이 될 수 있을 뿐만 아니라 제작사 입장에서는 수익이 큰 중·대형차를 생산, 판매하기 위해서도 상대적으로 이산화탄소 배출량이 적은 경, 소형차 생산을 확대하지 않을 수 없게 된다.

4) 수요관리 측면에서의 경차 장려 정책 시행

최근 시행의 필요성이 사회적으로 요구되고 있는 교통수요관리 강화를 통한 통행제한 정책

(혼잡통행료, 통행금지구역 설정) 시행 시 경차에 대한 규제 경감을 통하여 경차 이용을 유도할 수 있다. 최근 세계적인 선진도시들에서는 런던의 혼잡통행료 제도, 동경도의 NO-디젤 정책과 같은 교통, 환경적 측면에서의 다양한 자동차 통행제한 제도를 시행하고 있다. 이에 우리나라에서도 자동차 통행제한 제도 시행의 필요성과 그 요구가 사회적인 이슈로 대두되고 있다. 서울시의 경우에도 이미 서울시장이 런던식의 면(Zone)개념의 혼잡통행료 제도 도입, 시행을 명백히 밝히고 있다.

또한, 상대적으로 협소한 일부 도심구역 또는 역사문화지구의 주차 불허 구역 지정 시 경차에 대한 경감을 통하여 경차 이용을 유도할 수 있을 것이다.

5) 안전하고 다양한 경차 모델의 개발 보급을 유도하고 경차 가격을 현실화

그밖에 작고도 안전한 다양한 모델의 경차 개발을 유도하고 경차에 대한 안전성 제고를 위하여 일본의 경우처럼 보다 강화된 경차 안전 기준을 제시, 이를 준수하도록 유도하여 경차의 안전도를 높이기 위한 방안을 마련하는 것이 필요하다. 우리나라에서 판매되는 경차는 승용차로 기준으로 할 때 현재 2개 모델에 불과한 실정인바 소비자 입장에서는 선택의 폭이 좁은 실정이다.

경차 판매 가격을 현실화할 필요가 있다. 현재 경차의 기본가격은 700만원~800만원대로 책정되어 있지만 에어컨, 에어백과 같이 최근의 소비자들의 취향과 우리나라 기후상황에 비추어 필수 선택 사양에 해당하는 옵션을 선택할 경우 차량가격이 1,000만원을 훌쩍 넘어버린다. 이는 가까운 일본의 사례와 객관적으로 비교하여 보아도 경차 가격이 높은 편이어서 소비자들이 경차를 선택하는 데 있어 제약조건이 되고 있다. 또한, 경차 이용 활성화의 방안으로 제시되었던 LPG경차 보급 정책이 효과를 발휘하기 위해서는 일반 휘발유 경차와 LPG경차와의 가격 차이를 줄이기 위한 방안도 마련되어야 할 것이다.

6) 경차 장려 정책의 유지, 확대 및 적극적인 홍보

지난 2007년 녹색교통운동이 실시한 경차 이용실태 조사 결과 경차에 대한 우리나라의 현행 지원정책에 대한 인지도가 상대적으로 낮은 편이다. 특히, 자동차의 구입과 보유단계에서의 세금 절감 혜택, 공채 절감 혜택 등에 대해서는 상대적으로 인지도가 매우 낮다. 이러한 결과는 현재 국민들이 자동차를 구입하는 단계에서부터 경차를 선택하도록 하는 정책의 실효성이 매우 낮은 것을 의미한다.

일본의 경차에 대한 세계 지원책을 살펴보면 취득세가 소형차의 60%에 불과하고 중량세도

특별기고

일반차량의 20%수준에 불과하다. 또한, 경차에 대해서는 번호판 색깔을 달리하고 있다. 이는 다른 자동차와의 세제적 차별성과 함께 경차에 대한 사회적 평가와 대우에 있어서 차별성이 높다는 것을 의미한다. 이러한 정책의 지속추진으로 인하여 현재의 소형차 시장이 형성되었다고 볼 때 우리나라의 현행 경차 지원책을 지속적으로 추진하는 것이 반드시 필요하다고 볼 수 있다.

경차 이용 활성화 대책 중 세제나 공채 절감에 대한 보유 등록단계의 혜택에 대해서 보다 적극적인 홍보가 필요할 것이며, 이용 시에 체감할 수 있는 인센티브에 대해서는 그 혜택을 더욱 확대하는 것이 경차 이용 활성화의 중요한 요소가 될 것으로 보인다.

따라서, 현재 경차에 대한 세제 혜택의 유지 및 확대와 더불어 그 구체적인 내용에 대한 적극적인 홍보가 절실하게 필요하다고 하겠다.

7) 기타 경차 구입을 유도하기 위한 방안

최초 구입차량을 경차로 선택하도록 하는 것이 가장 바람직한 경차 이용 활성화의 방향이라고 할 수 있을 것이나 최근의 1가구 2차량 구입 사례가 늘어나는 등 사회적 변화에 맞추어 차선의 대책으로 두 번째 구입차량을 경차로 유도할 수 있는 제도를 마련하는 것도 제도의 유연성을 유지하는 하나의 방안이 될 수 있을 것이다.

